

## Казань отказалась от кондукторов: ЧТО ИЗ ЭТОГО ВЫШЛО

<https://mskgazeta.ru/obshchestvo/kazan-otkazalas-ot-konduktorov-cto-iz-etogo-vyshlo-14510.html>

18.02.2025

Фото © © Natalia Sidorova / Фотобанк Лори

**В системе транспортного обслуживания населения необходимо искать оптимальные варианты для каждого региона и отрезать её от частного бизнеса. Эксперты в беседе с «Московской газетой» объяснили, в чем особенность эксперимента в Казани**



Поиск вариантов модернизации транспорта в стране ведется уже несколько лет. Прийти к однозначному итогу пока не получается в силу разных возможностей регионов. Равняться, скажем, на Москву вообще очень трудно. Напомним, в столице в 2018 году отказались от использования турникетов в наземном транспорте, сделав упор на иные способы создания комфорта. В частности, чтобы избавиться от очередей на остановках высадка и посадка стала осуществляться через все двери, рядом с каждой установили валидатор для оплаты проезда. Благодаря этому практически полностью исчезли очереди на остановках. Организованы выделенные полосы для общественного автотранспорта, внедрили карту «Тройка», обновили парк. Но Москва — это Москва. Перенесемся в Казань. Здесь муниципальное предприятие «Метроэлектротранс» объявило об итогах проведенного эксперимента по бескондукторной системе оплаты проезда. За полгода, когда трамваи и троллейбусы полностью перешли на новую систему, предприятие сохранило 224 млн рублей, которые были направлены на повышение зарплат и обновление инфраструктуры.

В настоящее время в Казани заплатить за проезд в трамваях и троллейбусах можно через специальные компостеры на поручнях, либо через водителя. Внедрен и способ оплаты по геолокации, которым уже воспользовались 36 тыс. пассажиров. В метро проезд можно оплатить по биометрии: такой способ выбрали 16 тыс. казанцев.

**Экономист Дмитрий Любомудров** приветствует поиск регионами оптимальных решений в сферах ЖКХ и общественного транспорта. «Конечно, всегда нужно изучать опыт партнеров, искать модели управления, которые позволят эффективно расходовать средства, — сказал эксперт в комментарии «Московской газете». — Самое главное — ЖКХ полностью отрезать от частного бизнеса и передавать отрасль под ответственность государства. Это критическая инфраструктура жизнеобеспечения. Частный же бизнес может быть только мелким, локальным, не имеющим существенного влияния на социальную сферу. В этом плане еще есть много вопросов».

Юрист, директор Московской коллегии адвокатов «Липцер, Ставицкая и партнеры» Дмитрий Аграновский, когда заходит разговор о кондукторах, контролерах на транспорте, вспоминает систему, действовавшую в СССР.

«В наземном транспорте стояла касса, в которую люди бросали деньги и сами отрывали себе билет. Лучшим контролером была совесть, — отметил правозащитник. — Но тогда общественный транспорт был доступен практически всем. Автобус – 5 копеек, трамвай – 3. Сегодня для достаточно большого количества людей проезд в наземном транспорте является серьезным ударом по кошельку. Отсюда и стремление проехать «зайцем».

Обращает внимание на себя тот факт, в Казани за полгода лишились работы 334 кондуктора, продолжил эксперт. [По информации](#) МУП «Метроэлектротранс», 24 работника перешли в контрольно-ревизионную службу, 37 — на другие должности предприятия, 23 переучились на водителей трамвая и троллейбуса. Получается, вопросы трудоустройства решены только для 84 человек.

«Хорошо, если в Казани обойдутся без скандалов, юридических споров, но адвокатам нередко приходится заниматься проблемами людей, которые остались без работы», — выразил озабоченность Аграновский.

Чтобы повысить эффективность борьбы с «зайцами» в конце 2024 года власти Казани [подняли](#) размер штрафа за проезд без билета в 8 раз — с 300 до 2,5 тыс. рублей, заострил внимание собеседник «Московской газеты». «Цена на проезд должна быть справедливой, не озлобляющей людей. А угрозу штрафом нельзя доводить до абсурда. Мне, признаться, трудно представить жителя Казани, который пойман в трамвае за проезд без билета и спокойно отдает за нарушение 2500 рублей. Карательные меры должны идти параллельно с мерами социальной справедливости. Тогда транспорт будет не зоной конфликта, а средством переезда из пункта «А» в пункт «Б», — резюмировал Дмитрий Аграновский. Тем сотрудникам, которые работают на маршрутах, где в скором времени введут бескондукторную оплату, [предложат](#) перейти работать на другие автобусы предприятия.